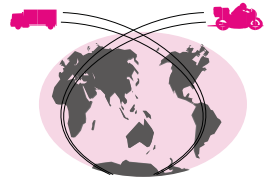


## ヨーロッパに見る

# 自転車の車道走行のための条件



## 自転車の車道走行と危険性

自転車は車両であり、車道を走ることが法律で定められている。それにもかかわらず、日本では自転車による車道走行は危険だと考えられている。そして誰もが自転車で車道を走りたがらない。事実、日本では交通安全の責任者である警察官ですら車道を避けて歩道を走行する始末である。これでは、こと自転車に関しては日本の道路交通法は絵に描いた餅であると言わざるを得ない。

だが、不思議なことに日本以外の国では自転車の車道走行はそれほど危険な行為だとは考えられていない。事実、欧米をはじめとする海外の都市を見ていると、自転車は当り前のように車道を堂々と走っている。しかも道路の隅や端ではなく、自動車や二輪車に混じって車線の中央を堂々と走行することも少なくない。



写真1：車線の中央を走る自転車。（ロンドン）



写真2：ロンドンのタワー・ブリッジで車線の中央を走る自転車。ここでの制限速度は20mph（32km/h）。

## 自動車の走行スピードの抑制

では、何故日本以外の国において自転車は安心して車道を走ることが出来るのだろうか。日本と海外では何が違うのだろうか。ロンドンとパリを例に見てみよう。

い。そこには自動車を恐れる姿や遠慮は全くない。自動車交通の流れを避け、歩道や車道の端を走る日本の自転車の姿とは対照的である。

交通の流れを観察していてもまず気が付くのが、自動車の走行スピードが日本の都市に比べてかなり低いことだ。正確にスピードを測ったわけではないが、中心市街地の幹線道路における走行スピードは時速40km程度で、時速60km以上の走行も珍しくない東京に比べ時速20kmほど低いように思われた。自動車のスピードが低ければ、自転車とのスピード差も少なくなる。時速20kmと時速40kmのスピード差では追い越される側の自転車にとって不安感がまるで違う。なお、時速40kmの速度差は自動車でも危険を感じるはずだ。

なお、ロンドンでは自動車の制限速度の引き下げに取り組んでいる。例えばテムズ川を渡る有名なタワー・ブリッジでは制限速度を時速20マイル（時速約32km）まで引き下げている。このタワー・ブリッジには片側1車線しかなく、車線幅も狭い上に自動車の往来が多い場所である。自転車の逃げ場はなく、本来自転車にとって走りにくい道路であるが自動車の速度を押しさえることで、自転車の安全な通行を可能にしている。

このようにヨーロッパの都市では市街地道路における自動車の走行スピードの引き下げを積極的に行っている。なお、ヨーロッパにおいて自転車と歩行者が交通事故の死亡者に占める割合が日本に比べ大幅に少ないこともこの様なスピードの抑制が効いているものと思われる。

## 安全な車間距離の確保

またヨーロッパではドライバーによる自転車に



写真3：自動車に従えて交差点を通過するロンドンの自転車。自動車は安全な距離を保ちながら低速でその後に続く。



写真4：自転車でパトロールするパリの交通警察官。勿論、欧米の警察官は車道走行を原則とする。ヘルメットも着用している。



写真5：車両通行区分に従って交差点を直進するため、道路の中央で信号待ちする自転車。(パリ)

対する危険行為が目立って少ない。実際にロンドンやパリで自転車に乗って見ると分かることだが、ヨーロッパのドライバーは自転車の前後左右に十分な車間距離を取ってくれるのが一般的だ。自転車にとって特に気になるのが後方を走る自動車との車間距離だが、ドライバーは自転車後方の安全距離をしっかりと守ってくれる。自動車同士で後方の安全距離を守るのは常識だが、ヨーロッパのドライバーは自転車に対しても当然のようにそれを実践してくれる。もちろん、自転車に対して後ろからホーンを鳴らしたり、煽ったり、幅寄せをするような行為も少ない。

言いかえればヨーロッパのドライバーは自転車を自動車と同様な車両として認識し対等に扱っていることが見えてくる。自動車に優先権があると

思いこみ、車道における自転車の権利を軽視しがちな日本のドライバーとは対照的である。日本では一部の自転車による歩道上の危険運転ばかりが目されがちだが、日本のドライバーによる車道上の危険行為にも着目する必要があるのではないだろうか。

### 車道における自転車の通行パターン

また日欧では自転車による車道の走り方にも大きな違いがある。ヨーロッパでは日本のように路肩ギリギリの端を走るのではなく、可能な限り車線の中央又は左半分を走るのが一般的である。もちろん、状況が許せば自らの意思で後方から来る自動車に先を譲ることもあるが、自らの安全を犠牲にして常時道路脇を走ることではない。

また、交差点の通過方法も日本と異なる。ヨーロッパでは自転車であっても自動車と同様に進行方向ごとに定められた車両通行帯に従って通過する。つまり、右折車線は右折車線を、直進車線は直進車線を、左折車線は左折車線を使うのが一般的だ。結果的に後ろの自動車には減速を強いことになるかもしれないが、同じ方向に進む自転車と自動車は縦に並ぶことで交差点内での動線の交差や乱れが避けられるので安全である。つまりヨーロッパでは、自転車の利用者は自転車を車両として自覚し、その本来の権利とルールに基づいて通行しているのである。

### 自転車と自動車の共存のための条件

さてこの様にヨーロッパの例を見ると、車道上における自転車の安全走行の実現は技術的にそれほど難しいことではなさそうだ。要は、道路交通法の原点に戻り、車道上における自転車の権利を認め、自転車に対しても自動車と同じ走行ルールを当てはめればよいことになる。両者が同じルールを共有できるのであれば、事故の原因となるお互いの認識違いも誤解も生まれない。また、それに合わせ市街地における自動車の走行スピードをヨーロッパ並みに引き下げることも必要だ。自転車と自動車と同じ車道空間において共通するためにはスピード差を最小限に止める必要があるからだ。後には行政による発想の転換と政治的な判断があれば日本でも自転車による安全な車道走行が実現するのではないだろうか。世界各国による事例がそれを証明している。